

# EU-VAIHDE

2 ● 2007

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

**Galileon  
kehittäminen  
jatkuu uudella  
mallilla**

SIVU 6

Komissio uudistaa unionin  
päästökauppajärjestelmää  
sivu 10

Suomi hakee monivuotista  
TEN-tukea 250,6 miljoonaa euroa  
sivu 15



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ



**Toimitus**

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Ministeriön viestintä  
PL 31, 00023 Valtioneuvosto  
päätoimittaja Mikko Nikula, (MN)  
puhelin (09) 160 28623

Johanna Anttila, (JA)  
Katariina Kivistö, (KK)  
Karita Kontula-Sokka, (KK-S)  
Juho Vesa, (JV)

Tilaukset ja osoitteenmuutokset  
info@mintc.fi  
faksi (09) 160 28590

puhelin (09) 160 28332  
Lisätietojen antajat ovat liikenne- ja  
viestintäministeriön virkamiehiä,  
ellei toisin mainita.  
sähköposti:  
etunimi.sukunimi@mintc.fi

**Ulkoasu ja taitto**

Workshop Päiviä Oy

**Paino**

Edita Prima Oy

**Kansi**

Euroopan komission kuvapankki,  
© esa-2004-P. Carril

**Kuvat**

Liikenne- ja viestintäministeriön arkisto,  
Futureimagebank, Panu Pälviä,  
Euroopan komission kuvapankki

ISSN 1239-7595 (painotuote)  
ISSN 1795-4088 (verkkolehti)

EU-vaihde on luettavissa liikenne- ja  
viestintäministeriön nettisivuilta  
osoitteesta [www.mintc.fi/euvaihde](http://www.mintc.fi/euvaihde).  
Tekstin lainaaminen on sallittu,  
mutta lähde on mainittava.





## EU-VAIHDE – LIIKENTEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

### 2 • 2007 SISÄLTÖ

#### **näkökulma 4–5**

Unionin laajentuminen tuonut uusia asetelmia TEN-politiikkaan  
Anneli Tantt

#### **liikenneministerineuvosto 6–7**

Euroopan unionin liikenneministerit  
Galileon kehittäminen jatkuu uudella mallilla  
Portugali korostaa merenkulkua  
Liikenteen energiankulutusta linjattiin  
Merenkulun turvallisuuden parantamiseksi useita keinoja  
SESAR-hanke perustettiin

#### **viestintäministerineuvosto 8–9**

Euroopan unionin viestintäministerit  
Verkkovierailuasetuksesta sopu - matkapuheluille enimmäishinnat  
Postipalvelumarkkinat vapaiksi  
i2010-tietoyhteiskuntaohjelma etenee  
Radiotaajuustunnisteiden kehitys vauhtiin

#### **liikennepolitiikka 10–15**

Komissio uudistaa unionin päästökauppajärjestelmää  
Suomi kansainvälisen liikennefoorumin puheenjohtajaksi  
Suomi luopumassa kauppa-alusten  
päälliköitten kansalaisuusvaatimuksesta  
Kuljetusketjulle lisää vastuuta vaarallisten aineiden kuljetuksista  
Palvelusopimusasetus varmistaa joukkoliikenteen laatua  
Alusliikennepalvelusta kansainvälinen seminaari Helsingissä  
Työryhmä: Vaalimaa-Torfanovka yhdeksi  
EU–Venäjä-rajanylitysliikenteen pilottihankkeeksi  
Sopimus Siperian ylilentomaksuista jäi allekirjoittamatta Samarassa  
Henkilöautoille tulossa sitovia hiilidioksidipäästötavoitteita  
Euro VI valmistelussa  
Komissio lykkäsi lentoliikenteen käsimatkatavaran kokorajoitusta  
Suomi hakee monivuotista TEN-tukea 263,7 miljoonaa euroa

#### **viestintäpolitiikka 16–18**

EU tehostaa tietoverkkorikosten torjuntaa  
Komission rahoitusohjelmat tukevat  
digitaalisia sisältöpalveluja ja turvallisempaa internetympäristöä  
Televisiomainontaan ja tuotesijoitteluun uudet säännöt

#### **muuta 19**

EU 50 vuotta – liikenteen ja viestinnän integraatio  
mukana pienentämässä maanosaa

#### **svensk resumé 20–21**

Europeiska unionens kommunikationsministrar  
Europeiska unionens transportministrar  
Utvecklingen av Galileo fortsätter enligt en ny modell  
Finland frångår kravet på medborgarskap  
för handelsfartygens befälhavare  
Överdirektör Harri Cavén går i pension

#### **matkan varrelta 22**

#### **julkaisut 23**



Liikennepolitiikan osastolla liikennejärjestelmäyksikössä työskentelevä yli-insinööri Anneli Tanntu hoitaa liikenne- ja viestintäministeriössä TEN-asioita.



Koheesiorahoitus ja aluekehitysrahasto ovat olleet EU:n tärkeimmät rahoituslähteet TEN-verkon kehittämiseen.”



Yli-insinööri Anneli Tanntu

## Unionin laajentuminen tuonut uusia asetelmia TEN-politiikkaan

Euroopan unionin pääliikenneverkko TEN (Trans-European Networks) yhdistää jäsenmaat toisiinsa. Verkon kehittäminen edistää tavaroiden ja henkilöiden vapaata liikkuvuutta yhteisön alueella sekä parantaa reuna-alueiden yhteyksiä keskeisille markkina-alueille. TEN-yhteydet ovat EU:n liikenteen valtaväyliä – noin puolet EU:n pitkämatkaisesta liikenteestä on TEN-verkolla.

**TEN-verkkoon kuuluu** teitä, ratoja, satamia, lentoasemia ja liikenteen hallinnan järjestelmiä, kuten Galileo-satelliittihanke. Myös Suomen ulkomaanyhteyksien toimivuuden kannalta tärkeät jäänmurtajayhteydet kuuluvat TEN-verkkoon. Suomessa on väkilukuun suhteutettuna paljon TEN-yhteyksiä.

**TEN-liikenneverkon kehittämishankkeisiin** on mahdollista saada TEN-rahoitustukea. Pääosa tästä myönnetään verkon prioriteettihankkeille. Verkon tavoitteet, laajuus ja prioriteettihankkeet on määriteltä ns. TEN-suuntaviivapäätöksessä. Viimeisin päätös on vuoden 2004 kesältä ja se sisältää listan 30 prioriteettihankkeesta, joiden on määrä valmistua ennen vuotta 2020. Hankkeiden kustannukset ovat yhteensä 225 miljardia euroa. Päätöksessä lanseerattiin myös merten moottoritie-konsepti.

**Suomen alueella** on kaksi prioriteettihanketta: Pohjoismaiset pääkaupungit yhdistävä Pohjolan kolmio sekä Itämeren moottoritie.

**Pohjolan kolmio** oli jo aiemman, vuoden 1996 TEN-suuntaviivapäätöksen prioriteettihanke. TEN-uudistuksen yhte-

ydessä hankkeen valmistumiselle saatiin jatkoaikaa vuodesta 2010 vuoteen 2015 asti. Keskeisiä Pohjolan kolmion hankkeita Suomessa ovat raideyhteys Helsingistä Vainikkalaan, josta Keravan–Lahden oikorata on jo toteutettu sekä moottoritie Turusta Vaalimaalle, josta Turun–Helsingin väli valmistuu ensi vuonna.

**Suomi on EU-jäsenyysaikanaan** saanut TEN-tukea yhteensä noin 180 miljoonaa euroa eli keskimäärin 15 miljoonaa vuosittain. Vuonna 2006 tukea saatiin vuotuinen tuki ja monivuotinen ohjelma yhteenlaskettuna noin 10 miljoonaa.

**Sekä monivuotisen että yksivuotisen** hakumenettelyn kautta tukea voi hakea suunnittelulle tai rakentamishankkeille. Tukimuotoja ovat suora tuki (yleensä enintään 10 % kokonaiskustannuksista), suunnittelutuki (enintään 50 % suunnittelukustannuksista) ja korkotuki.

**Koheesiorahoitus ja aluekehitysrahasto** ovat olleet EU:n tärkeimmät rahoituslähteet TEN-verkon kehittämiseen. Suomessa on kuitenkin käytetty lähes yksinomaan TEN-rahoitustukea muun muassa siitä syystä, että Suomi ei ole oikeutettu koheesiorahoitukseen. Tukimuodosta riippumatta





hankkeiden toteutuminen edellyttää aina jäsenmailta myös omaa rahoitusta.

#### **Juuri käynnistyneellä rahoituskaudella**

2007–2013 TEN-budjetti on yhteensä runsaat kahdeksan miljardia euroa, noin kaksinkertainen edelliseen rahoituskauteen verrattuna. EU:n laajentumisen myötä jäsenmaiden määrä on kuitenkin noussut 15:stä 25:een, joten tuen määrä maata kohden on samaa luokkaa kuin aiemminkin.

**Käytännössä tuen myöntämisessä** ei kuitenkaan ole maakohtaisia kiintiöitä, vaan tukea myönnetään TEN-verkon kehittämishankkeiden tarpeiden ja hankkeiden vaikutusten perusteella. Koska uusien jäsenmaiden on mahdollista saada tukea TEN-verkon hankkeisiin myös muista rahastoista, joissa tarvittava omarahoitusosuus on pienempi, on todennäköistä, että TEN-tukia lähivuosina myönnetään suhteellisesti enemmän ns. vanhojen jäsenmaiden hankkeisiin.

**Tämä ei kuitenkaan välttämättä tarkoita**, että Suomen menestymis- mahdollisuudet TEN-tuen saamisessa olisivat aiempaa paremmat, koska komission tavoitteena on parantaa tuen

vaikuttavuutta kohdistamalla tukea aiempaa enemmän prioriteettihankkeille ja erityisesti jäsenmaiden välisiä yhteyksiä parantaviin hankkeisiin, ns. cross-border-osuuksille. Suomella ei kuitenkaan ole aitoja TEN-määritelmän mukaisia cross-border-hankkeita kuin Suomen ja Ruotsin maarajalla sekä Itämeren merten moottoritiet -prioriteettihankkeessa.

**Komissio antoi** tämän vuoden tammi-kuussa Euroopan unionia ja naapurimaita yhdistäviä liikennekäytäviä koskevan tiedonantonsa neuvostolle ja parlamentille. Tiedonannossa ehdotetaan muodostettavaksi seuraavat viisi yhteyssuuntaa: pohjoinen, keskinen, kaakkoinen ja lounainen liikennekäytävä sekä merten moottoritiet. Suomea koskee merten moottoriteiden ohella vain pohjoinen liikennekäytävä, jonka on tarkoitus yhdistää EU pohjoisessa Norjaan ja idässä Valko-Venäjään ja Venäjään. Keskeisintä siinä on Suomen kannalta liikennekäytävä Helsingistä Moskovaan (korridor IX).

**Mikäli yhteydet kolmansiin maihin** tulevat jatkossa mukaan pääliikenneverkkoja koskevaan EU-yhteistyöhön ja TEN-tuen saaminen näihin yhteyksiin tulisi mahdolliseksi, voisi Suomen sijainti

Venäjän naapurimaana turvata nykyisen tukitason tai jopa parantaa tuen saantia tulevaisuudessa. Myös yhteydet Norjasta Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle pääsivät todennäköisesti tukien piiriin.

**Komissio jatkaa** vielä asian työstämistä ja lopullisia ehdotuksia lienee luvassa tämän vuoden lopulla. Täytäntöönpano kytkettäisiin ilmeisesti TEN-suuntaviivapäätöksen uudistamiseen, joka tehtäneen vuoden 2010 vaiheilla.

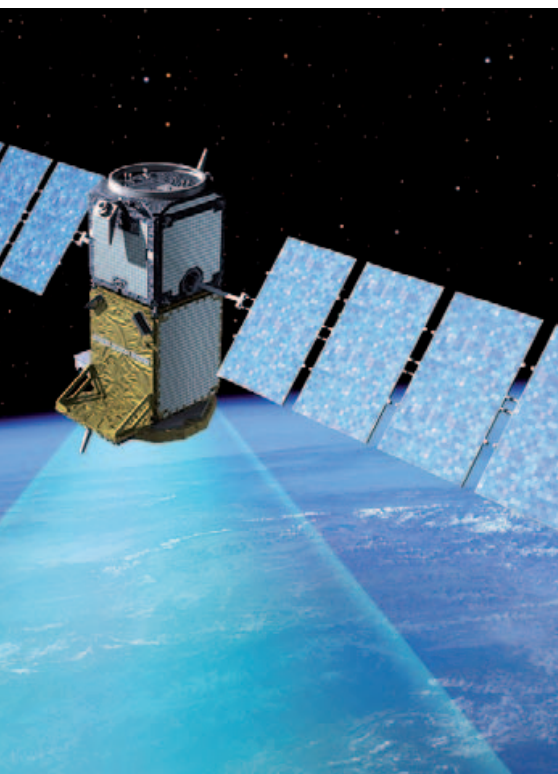
## Euroopan unionin liikenneministerit

Liikenneministerit kokoontuivat 7.–8. kesäkuuta Luxemburgissa.

● Ministerit hyväksyivät kokouksessaan satelliittinavigointijärjestelmä Galileon tulevaisuuden toimintaperiaatteet ja rahoituslinjaukset. Julkisen sektorin vastuu hankkeesta tulee lisääntymään.

Poliittiseen yhteisymmärrykseen ministerit pääsivät kolmesta merenkulun turvallisuutta parantavasta direktiiviehdotuksesta. Ne ovat osa kolmatta merenkulun turvallisuuspakettia.

## Galileon kehittäminen jatkuu uudella mallilla



Liikenneministerit hyväksyivät kokouksessaan satelliittinavigointijärjestelmä Galileon tulevaisuuden toimintaperiaatteet ja rahoituslinjaukset.

● Galileo-hanketta on toteutettu julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä, mutta hanke on ollut vaikeuksissa. Nyt valmistelua jatketaan uudella toimintamallilla. Julkisen sektorin vastuu hankkeesta tulee lisääntymään. Komissio ehdotti, että julkisen sektorin vastuuta laajennetaan kattamaan kehittämisvaihe ja rakentaminen kokonaan käyttöönottoon asti.

Sekä puheenjohtajamaa Saksa että liikennekomissaari **Barrot** korostivat umpikujaan ajautuneen tilanteen vakavuutta. Galileolle tarvitaan kaikkien jäsenmaiden tuki. Saksa kertoi koko hankkeen olevan vaakalaudalla, ellei sopua mm. rahoituksesta löydy syksyyn mennessä.

Ministerit olivat yhtä mieltä siitä, että Galileo on edelleen erittäin merkittävä hanke ja että sen kehittämistä pitää jatkaa. Myös Suomi pitää Galileota tärkeänä hankkeena, jolla on olennainen merkitys Euroopan korkean teknologian teollisuuden kehittämiselle. Hanke tukee vah-

vasti Lissabonin strategiaa. Puheenjohtajamaa Saksa piti tärkeänä sitä, että EU kilpailee omalla satelliittinavigointijärjestelmällä Kiinan, Venäjän ja Yhdysvaltojen kanssa.

Päätös Galileo-hankkeen uudesta toimintamallista sekä rahoituspäätös pyritään tekemään liikenneministerien kokouksessa lokakuussa.

Galileo-järjestelmän on tarkoitus olla käytössä vuonna 2012. Lisätietoja tarvitaan kuitenkin vielä tarvittavista teknisistä ratkaisuista sekä kustannuksista ja niiden jaosta. Osa jäsenmaista oli huolissaan siitä, että Galileota kehitetään muiden hankkeiden kustannuksella.

Galileo koostuu 30 satelliitista. Sitä on kehitetty vuodesta 2000 lähtien. Järjestelmään on jo varattu miljardi euroa. Alustavien arvioiden mukaan lisärahaa tarvittaisiin 2,4 miljardia euroa vuosille 2007–2013. ■ JA

Lisätietoja: liikenneneuvos Matti Roine,  
puh. (09) 160 28568

### Kansalaiset kannattavat Galileota

Euroopan komissio selvitti toukokuussa 2007 puhelinhaastatteluilla jäsenmaiden kansalaisten mielipiteitä Galileo-satelliittinavigointijärjestelmästä. Haastateltuja oli yhteensä yli 25 000.

Tutkimuksesta selvisi, että kansalaiset kannattavat Galileo-hanketta. Satelliittinavigointijärjestelmät ovat tuttuja enemmistölle kansalaisista (68 %), mutta Galileon tunki alle puolet kansalaisista.

EU:n omaa satelliittinavigointijärjestelmää Galileota ja siihen laitettavaa julkista rahoitusta tukee 80 % kansalaisista. Alankomaissa ja pohjoismaissa EU:n oma järjestelmä saa vähiten kannatusta. ■ JA

Lisätietoa tutkimuksesta: [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm)

Liikenneministerit hyväksyivät päätelmät liikennealan energiastrategiasta, jossa esitetään liikennemuodoittain toimenpiteitä kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi. Lisäksi ministerit hyväksyivät päätelmät, joissa korostetaan, että myös lentoliikenteen päästökaupparamallin pitäisi olla globaali. Lounaskeskustelun aiheena oli syksyllä tulossa oleva komission vihreä kirja kaupunkiliikenteestä.

Euroopan lentoturvallisuusviraston toimivallan laajentamista koskevasta asetusehdotuksesta saavutettiin poliittinen yhteisymmärrys. Ministerit päättivät myös perustaa lentoliikenteen turvallisuuden parantamiseksi Euroopan laajuisen lennonvarmistusjärjestelmän. ■

## Portugali korostaa merenkulkua

Portugali ottaa Euroopan unionin ohjat käsiinsä 1. heinäkuuta. Maan liikenne- ja viestintäministeri **Mário Lino** esitteli puheessaan kollegoilleen puheenjohtajan linjauksia. Linon mukaan Portugali jatkaa kolmen puheenjohtajamaan, Saksan, Portugalin ja Slovenian, yhteisen 18-kuukauden ohjelman toteuttamista. Liikenne- ja viestintäpolitiikassa Portugali jatkaa siitä mihin Saksa jätti.

Liikennepolitiikassa Portugali kiinnittää erityistä huomiota merenkulkuun. Se aikoo viedä eteenpäin merenkulun kolmatta turvallisuuspakettia. Portugali myös isännöi ministeritason tapaamista merten moottoriteistä ja logistiikasta. Lentoliikenteen asialistalla on muun muassa turva-asetusten sovittelu. Portugali myös edistää Suomen kaudella aloitettua logistiikan toimenpideohjelman valmistelua.

Puheenjohtajuuskauden tärkein viestintäpoliittinen asia lienee postidirektiivi, johon Portugali pyrkii saamaan neuvoston yhteisen kannan. Lisäksi Portugali vie tv-direktiivin päätökseen ja aloittaa viestinnän lakipaketin tarkastelun.

Portugalin puolivuotiskauden jälkeen Euroopan unionin vetovastuu siirtyy Slovenialle. ■ JV

## Liikenteen energiankulutusta linjattiin

Liikenneministerit hyväksyivät päätelmät liikennealan energiastrategiasta, jossa esitetään liikennemuodoittain toimenpiteitä kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi. Päätelmät olivat jatkoa keskustelulle, jonka ministerit kävivät maaliskuun ministerineuvostossa. Suomi pitää tärkeänä, että päästöjen vähentämiseksi haetaan aktiivisesti kestäviä ratkaisuja ja konkreettisia toimenpiteitä.

Tieliikenteen toimet keskittyvät etenkin henkilöautojen päästöjen vähentämiseen ja vaihtoehtoisten poltto- ja ajoneuvoteknologioiden edistämiseen. Merenkulussa painotetaan Kansainvälisen merenkulujärjestön IMon työtä. Rautatieliikenteessä korostetaan sen ympäristöystävällisyyttä. Lentoliikennealalla on käynnissä työ, jossa lentoliikennettä ollaan liittämässä EU:n päästökaupparjestelmään.

Ilmastonsuojelun edistämiseksi ministerit hyväksyivät myös päätelmät, joissa korostetaan että myös lentoliikenteen päästökaupparamallin pitäisi olla globaali. Mikäli globaalilla tasolla asiassa ei kyetä etenemään, kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn päätökset eivät kuitenkaan saa hidastaa EU:n päästökaupparjestelmän kehittämistä. Asia on käsitelty ICAOn syyskuussa pidettävässä yleiskokouksessa. ■

JA

Lisätietoja: liikenneneuvos Risto Saari, puh. (09) 160 28878

## SESAR-hanke perustettiin

Euroopan unioniin on tarkoitus luoda huipputasoinen lennonjohtoinfrastruktuuri, jonka avulla voidaan varmistaa lentoliikenteen turvallinen ja ympäristöystävällinen kehitys.

Tämä tapahtuu SESAR-hankkeen myötä. Liikenneministerit virallistivat kokouksessaan tätä hanketta hallinnoivan yhteisyrityksen perustamisen.

SESAR-hankkeen tavoitteena on vähentää ilmailiikenteen ruuhkautumista. Myös jäsenvaltioiden hallintajärjestelmiä, laitteita ja operatiivisia toimintoja harmonisoidaan.

Parhaillaan on käynnissä hankkeen määrittelyvaihe. Toiteutusvaihe alkaisi vuonna 2008, ja järjestelmä olisi käytössä tämän hetken suunnitelmien mukaan 2020. Hankkeen arvioidaan maksavan noin 1 800 miljoonaa euroa. ■ JA

Lisätietoja: ylitarkastaja Susan Hindström, (09) 160 28459

## Merenkulun turvallisuuden parantamiseksi useita keinoja

Liikenneministerit pääsivät kokouksessaan poliittiseen yhteisymmärrykseen kolmesta merenkulun turvallisuutta parantavasta direktiiviehdotuksesta. Ne ovat osa kolmatta merenkulun turvallisuuspakettia. Turvallisuuspaketin tavoitteena on vähentää merenkulun riskiä ihmisille ja ympäristölle ja lisätä eurooppalaisten lippujen kilpailukykyä.

Suomessa on jo pitkään tehty lainsäädäntötyötä meriturvallisuuden parantamiseksi, joten direktiiviehdotukset aiheuttavat Suomen lainsäädäntöön vain jonkin verran muutoksia.

Direktiiviehdotukset edellyttävät muutoksia mm. alusten suojapaikkaan ohjaamiseen liittyvään toimivaltaan ja tietojärjestelmien ylläpitoon. Muutoksia tai täsmennyksiä tulisi myös mm. alusten tarkastamistoimivaltaa, tarkastajien pätevyyttä ja satamaan pääsyn epäämistä koskeviin säännöksiin. Jäsenmaiin tulee direktiiviehdotuksen mukaan perustaa puolueettomat ja riippumattomat merionnettomuuksien tutkintakeskukset. Tämä ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön, sillä Suomessa on jo pitkään toiminut Onnettomuustutkintakeskus.

Näiden kolmen direktiiviehdotuksen käsittely jatkuu yhteis-päätösmenettelyssä.

Ministerit kävivät periaatekeskustelun EU:n yhteisen LRIT-tietojenkäsittelykeskuksen (*Long Range Identification and Tracking of Ships*) perustamisesta. LRIT-järjestelmä mahdollistaa alusten tunnistamisen ja seurannan aavalla merellä. Kansainvälisen merenkulujärjestön IMon päätöslauselman mukaisesti järjestelmä tulee aluksille pakolliseksi vuoden 2009 alussa. Tällöin myös kaikilla EU-mailla pitää olla alusten tiedot vastaanottava keskus. Suomi ja monet muut maat kannattivat periaatteessa EU:n yhteisen tietokeskuksen perustamista. Lisätietoja tarvitaan kuitenkin vielä tarvittavista teknisistä ratkaisuksista sekä kustannuksista ja niiden jaosta. Asiaa käsitellään uudelleen lokakuun ministerineuvostossa. ■ JA

Lisätietoja:

merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nyman,  
puh. (09) 160 28009



## Euroopan unionin viestintäministerit

Viestintäministerit kokoontuivat 7. kesäkuuta Luxemburgissa. Suomea kokouksessa edusti viestintäministeri Suvi Lindén.

● Viestintäministerit pääsivät yhteisymmärrykseen verkkovierailu- eli roaming-maksuja koskevasta asetuksesta. Asetuksen myötä EU:n sisäisten ulkomaanpuhelukujen hinnat laskevat merkittävästi.

Puheenjohtajamaa Saksa raportoi neuvostossa postipalveludirektiivin uudistamisen vaiheista, ja lounaalla ministerit jatkoivat keskustelua. Komissio on ehdottanut, että postipalvelut avattaisiin kilpailulle vuoden 2009 alusta.

Ministerit hyväksyivät päätelmät i2010-tietoyhteiskuntaohjelmasta ja keskustelivat komission tiedonannosta, joka koski radiotaajuustunnistusta Euroopassa.

Komissio myös antoi ministereille tiedonannon Euroopan verkko- ja tietoturaviraston ENISAn arvioinnista. ■

## Verkkovierailuasetuksesta sopu – matkapuheluille enimmäishinnat

Viestintäministerit pääsivät yhteisymmärrykseen verkkovierailu- eli roaming-maksuja koskevasta asetuksesta. Euroopan parlamentti hyväksyi asetuksen 23. toukokuuta. Asetuksen myötä EU:n sisäisten ulkomaanpuhelukujen hinnat laskevat merkittävästi.

● Verkkovierailuille tulee enimmäiskuluttajahinnat. Puhelu maasta toiseen maksaa asetuksen ensimmäisenä voimaansaolovuotena enintään 49 senttiä minuutissa ja puhelun vastaanottaminen 24 senttiä minuutissa. Hintoihin lisätään arvonlisävero. Hinnat laskevat vielä lisää kahtena vuonna enimmäishintojen voimaantulon jälkeen. Tästä 12 kuukauden jälkeen hinnat ovat 46 ja 22 senttiä, 24 kuukauden jälkeen 43 ja 19 senttiä.

Operaattoreiden välinen tukkuhinta on vastaavasti vuosittain enintään 30, 28 ja 26 senttiä minuutissa.

Verkkovierailuasetuksen on tarkoitus tulla voimaan 30. kesäkuuta. Teleoperaattorit voivat ottaa uudet hinnat käyttöön heti, mutta viimeistään kolmen kuukauden siirtymäajan jälkeen.

Tietoyhteiskuntakomissaari **Viviane Reding** kiitti kokouksessa Suomea hienosta pohjatyöstä, jonka Suomi omalla

puheenjohtajuuskaudellaan teki verkkovierailuasetuksen edistämiseksi.

Ministeri **Lindén** on tyytyväinen, että hintojen alentamisesta päästiin sopuun nopeasti.

– Verkkovierailuasetuksen vahvistaminen merkitsee halvempia puheluja kuluttajille ja myös lisää verkkovierailujen käyttöä, Lindén totesi.

Verkkovierailuasetus on voimassa kolme vuotta. Asetuksen vaikutuksista raportoidaan 18 kuukauden päästä voimaantulosta. Komissio tulee myös seuraamaan, miten matkapuhelinten dataliikenteen hinnoittelu kehittyy lähivuosina. ■ JA

### Lisätietoja:

neuvotteleva virkamies **Tatu Tuominen**,  
puh. (09) 160 28585

## i2010-tietoyhteiskuntaohjelma etenee

● Teleministerit hyväksyivät päätelmät i2010-tietoyhteiskuntaohjelmasta. Se on keskeinen osa Lissabonin strategiaa, joka keskittyy talouskasvun ja työllisyyden edistämiseen. Päätelmissä tuotiinkin esiin tarve tiivistää ohjelman yhteyttä Lissabonin tavoitteisiin.

Päätelmissä korostetaan, miten tärkeää on edistää teknologista kehitystä ja hyödyntää sitä mahdollisimman tehokkaasti. Myös yhteistyötä korostetaan; kansalaisten, julkishallinnon ja yritysten pitäisi kaikkien osallistua tietoyhteiskunnan kehittämiseen ja voida hyötyä siitä.

Tulevaisuuden kehityssuunniksi päätelmissä nostetaan tulevaisuuden verkot ja niiden antamat mahdollisuudet, käyttäjänäkökulma sekä sisämarkkinoiden kehittäminen. i2010-strategia hyväksyttiin joulukuussa 2005. Ensi vuonna valmistaudutaan antamaan ohjelmasta väliraportti. ■ JA

Lisätietoja: neuvotteleva virkamies **Päivi Antikainen**,  
puh. (09) 160 28460

[http://ec.europa.eu/information\\_society/eeurope/i2010/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/eeurope/i2010/index_en.htm)





## Radiotaajuustunnisteiden kehitys vauhtiin

● Ministerit keskustelivat komission tiedonannosta, joka koski radiotaajuustunnistusta (RFID, radio frequency identification) Euroopassa. Komissio aikoo ryhtyä konkreettisiin toimiin, jotta RFID-tekniikka ja -palvelut saataisiin kaupalliseen käyttöön mahdollisimman nopeasti.

RFID-tunniste on pieni laite, joka voidaan sisällyttää tuotteeseen valmistusvaiheessa tai liimata esimerkiksi tarralla jälkikäteen. RFID on perustekniikka "tavaroiden internetille". Radiotaajuustunnisteita käytetään jo useilla aloilla, esimerkiksi liikenteessä, terveysalalla, vähittäismyynnissä ja teollisuudessa.

Jäsenmaat kannattivat radiotaajuustunnistamisen kehittämistä, mutta olivat huolissaan tietoturvaan ja yksityisyyden suojaan liittyvistä riskeistä. Komissio jatkaa toimiaan asian eteenpäin viemiseksi ja antaa vuoden 2008 loppuun mennessä toisen tiedonannon, jossa käsitellään erityisesti yksityisyyden suojaan ja luottamukseen liittyviä kysymyksiä. Pohdinnassa on myös se, tarvitaanko alalle uutta lainsäädäntöä. Suomi ei tässä vaiheessa pidä uutta lainsäädäntöä tarpeellisena vaan katsoo, että avainsana tällä hetkellä on yhteistyö, jotta käytännön sovellutukset saataisiin todenteolla vauhtiin. ■ JA

**Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Kirsi Miettinen, puh. (09) 160 28570**

## Postipalvelumarkkinat vapaiksi

● Puheenjohtajamaa Saksa raportoi postipalveludirektiivin uudistamisen vaiheista, ja lounaalla ministerit jatkoivat keskustelua.

Postipalvelujen tehokkuuden on katsottu lisääntyvän parhaiten sisämarkkinoita kehittämällä. Komissio on ehdottanut, että postipalvelut avattaisiin kilpailulle vuoden 2009 alusta. Ehdotuksen mukaan jäsenmaat eivät enää tästä ajankohdasta lähtien saisi myöntää eikä pitää voimassa yksin- tai erityisoikeuksia postipalvelujen tarjoajille.

Postipalvelujen sisämarkkinoiden toteuttaminen täysimääräisesti on yksi postidirektiivin keskeisistä tavoitteista. Ministerilounaalla käydyssä keskustelussa kaikki jäsenvaltiot Luxemburgia lukuun ottamatta suhtautuivat myönteisesti markkinoiden vapauttamiseen. Vapauttamisen päivämäärästä oli erilaisia käsityksiä.

Direktiiviehdotuksessa ei ehdoteta muutettavaksi yleispalvelun alaa tai määritelmää. Yleispalvelua olisi myös jatkossa tarjottava tasapuolisesti, syrjimättömästi ja keskeytyksettä. Jäsenmailla olisi kuitenkin ehdotuksen mukaan mahdollisuus määritellä nykyistä joustavammin se, miten yleispalvelun tarjonta eri alueilla ja palveluissa turvataan.

Suomessa postitoiminta on jo avattu lainsäädännössä kilpailulle, joten direktiiviehdotus ei aiheuta Suomen lainsäädäntöön merkittäviä muutoksia.

Komission ehdotuksen käsittely neuvostossa jatkuu Portugalin puheenjohtajuuskaudella. Portugalin on ilmoittanut tavoitteekseen saattaa asian käsittely mahdollisuuksien mukaan päätökseen tulevan syksyn aikana. Postipalveluiden vapauttamisesta saatetaan myös keskustella kesäkuun Eurooppa-neuvoston yhteydessä. Euroopan parlamentti pyrkii äänestämään kannastaan ennen kesälomakauden alkua. ■ JA

**Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Antti Paasilehto, puh. (09) 160 28608**



## Suomi kansainvälisen liikennefoorumin puheenjohtajaksi

Suomi toimii uuden kansainvälisen liikennefoorumin ensimmäisenä puheenjohtajana seuraavan vuoden ajan.

# Komissio uudistaa unionin päästökauppajärjestelmää

Euroopan unionissa alkoi vuoden 2005 alusta kiinteiden laitosten, esimerkiksi suurten energialaitosten ja teollisuusyritysten, välinen päästökauppa. Tänä vuonna komissio on käynnistänyt päästökauppajärjestelmän uudistamista koskevan arviointi- ja uudistamisproessin. EU:n ympäristöministeriöiden on tarkoitus ottaa kantaa järjestelmän uudistamiseen päätelmissä, jotka käsiteltiin kesäkuun lopussa EU:n ympäristöministerineuvostossa.

● Päätelmissä kaavaillaan pelisääntöjen uudistamista niin, että päästöoikeuksien jako tapahtuisi nykyistä oikeudenmukaisemmin ja että varhaiset toimenpiteet päästöjen vähentämiseksi otettaisiin aikaisempaa paremmin huomioon. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi pohditaan uusien toimintatapojen, esimerkiksi huutokaupan ja benchmarkingin soveltuvuutta päästöoikeuksia jaettaessa.

Päätelmissä pohditaan myös, voitaisiinko päästökauppaa käydä hiilidioksidipäästöjen lisäksi muillakin kasvihuonekaasupäästöillä. Mahdollisuuksia kaupan laajentamiseen uusille toimialoille harkitaan. Tässä yhteydessä on mainittu lentoliikenteen lisäksi myös muut liikennemuodot. Lentoliikenne on joka tapauksessa tulossa päästökaupan piiriin todennäköisesti jo vuoden 2011 alusta. Asiaa koskeva direktiiviehdotus on jo neuvoston ja Euroopan parlamentin käsiteltävänä, ja kaikki EU:n jäsenvaltiot kannattavat lentoliikenteen liittämistä päästökauppajärjestelmään.

Merenkulkua on pidetty lentoliikenteen jälkeen sopivimpana mukaan päästökauppaan. Asian liittyy kuitenkin monia ongelmia ja haasteita. Merenkulkualan yrityksiä ja laivoja on moninkertainen määrä esimerkiksi lentoyhtiöihin verrattuna. Siksi monet asiantuntijat pitävätkin päästökauppaa toimivampana ohjausmekanismina esimerkiksi polttoaineveroa tai satamamaksujen porrastuksia.

Vielä suurempia ongelmia kohdattaisiin, jos pyritäisiin tuomaan tieliikenne päästökaupan piiriin. Käytännössä tieliikenteen ottaminen mukaan päästökauppaan edellyttäisi henkilökoh-

taisten päästökiintiöiden asettamista. Nykyiset ohjauskeinot – ajoneuvojen ja polttoaineiden verotus sekä käyttömaksut – ovat vastedeskin paljon todennäköisempiä vaihtoehtoja kuin päästökauppa. Toteutuessaan päästökauppa edellyttäisi sitä, että muiden taloudellisten ohjauskeinojen käyttöä rajattaisiin merkittävästi.

Rautatieliikennettä taas pidetään perinteisesti ympäristöystävällisenä kulkumuotona eikä sitä haluta ainakaan tässä vaiheessa rasittaa uusien ohjausmekanismien käyttöönotolla.

Päästökauppajärjestelmän uusista pelisäännöistä on tarkoitus sopia niin, että ne tulisivat voimaan viimeistään vuoden 2013 alusta, kun Kioton pöytäkirjan jälkeisen kauden päästövähennystavoitteet ja kiintiöt tulevat voimaan. Todennäköistä on, että tässä vaiheessa lentoliikenne on kulkumuodoista ainoa, joka kuuluu EU:n päästökauppajärjestelmän piiriin. ■ Risto Saari

**Lisätietoja:**  
liikenneneuvos Risto Saari,  
puh. (09) 160 28878

● Euroopan liikenneministerikonferenssi CEMT muuttuu maailmanlaajuiseksi liikennealan foorumiksi, *International Transport Forum (ITF)*. Suomen ITF-puheenjohtajuus vahvistettiin CEMTin päätöskokouksessa Bulgarian Sofiassa 30.–31. toukokuuta. Puheenjohtajana toimii liikenneministeri **Anu Vehviläinen**.

Suomen puheenjohtajuuskauden ja ensi vuoden kokouksen teemana on energia ja liikenne. Ministeri Vehviläinen esitteli Sofiassa ensi vuoden kokouksen aiheita. Niitä ovat mm. liikenteen vaikutukset ilmastomuutokseen, liikenteen energiatehokkuus ja vaihtoehtoiset polttoaineet.

Foorumin vuosittaiset kokoukset pidetään tästä lähtien Saksan Leipzigissa.

Uudessa liikennefoorumissa on yhteensä 52 jäsenmaata. Uusia täysivaltaisia jäseniä ovat OECD:n suuret jäsenmaat USA, Kanada, Japani, Korea, Australia ja Meksiko. Ministerien lisäksi mukaan voidaan kutsua mm. yritysten ja tieteen edustajia. Vuosittaisten kokousten välillä korkeinta päättäväntä käyttää liikennehallintokomitea. Suomen puheenjohtajuuskaudella liikennehallintokomiteaa johtaa liikenne- ja viestintäministeriön ylijohtaja **Juhani Tervala**.

Toukokuun Sofian kokouksen teemana oli-

vat liikenteen ruuhkat. Tapaamisessa keskusteltiin ruuhkien syistä ja keinoista niiden vähentämiseksi. Esillä olivat mm. ruuhkamaksut, rajanylitysten ongelmat sekä investoinnit ruuhkien helpottamiseksi. ■ KK-S

#### Lisätietoja:

ylijohtaja Juhani Tervala,  
puh. (09) 160 28482

kansainvälisten asioiden neuvos

Jouko Alaluusua, puh. (09) 160 28499

## Suomi luopumassa kauppalaivojen päälliköitten kansalaisuusvaatimuksesta

● Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee lainmuutosta, jonka mukaan Suomen lipun alla purjehtivan kauppalaivuksen päällikön ei enää tarvitse olla Suomen kansalainen. Tarkoituksena on saattaa Suomen merilaki vastaamaan Euroopan unionin lainsäädäntöä.

Lainmuutoksen jälkeen suomalaisen kauppalaivuksen päällikkönä voisi toimia Euroopan unioniin tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan maan kansalainen. Käytännössä päällikön olisi kuitenkin yhä osattava suomea tai ruotsia.

Euroopan komissio on katsonut, että päälliköiden kansalaisuusvaatimus estää työntekijöiden vapaan liikkumisen ja on siksi EU:n perusperiaatteitten vastainen. Kansalaisuusvaatimus on komission mielestä perusteltu vain tapauksissa, joissa työtehtäviin kuuluu huomattavaa julkisen vallan käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti merilain muutosesityksen toukokuun lopussa laajalle lausuntokierrokselle. Merenkulkualan viranomaisten ja etujärjestön lausunnoissa uudistusta pidetään tarpeellisena. Esiin tuotiin kuitenkin ajatus, jonka mukaan jäänmurtajien päälliköillä kansalaisuusvaatimuksen säilyttämistä olisi harkittava, koska heidän voidaan tulkita käyttävän työssään huomattavaa julkista valtaa.

Hallitus pyrkii saamaan lainmuutoksen voimaan mahdollisimman pian. ■

#### Lisätietoja:

merenkulkuneuvos Aila Salminen,  
puh. (09) 160 28491

## Kuljetusketjulle lisää vastuuta vaarallisten aineiden kuljetuksista

● Vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuksista vaaditaan jatkossa onnettomuusilmoitusta kaikilta kuljetuksen osapuolilta.

Valtioneuvosto muutti 10. toukokuuta vaarallisten aineiden kuljetuksista rautatiellä ja tiellä annettuja valtioneuvoston asetuksia. Muutokset liittyvät ADR- ja RID-direktiivien vuoden 2007 muutosten täytäntöönpanoon sekä Rautatieviraston perustamiseen.

Aiemmin onnettomuusilmoitusta vaadittiin vain kuljetuksen suorittajalta. Jatkossa ilmoituksen tekee se kuljetusketjun osapuoli, jonka toiminnassa onnettomuus tapahtuu, esimerkiksi kuormaaja tai vastaanottaja. Muutos vahvistaa kuljetusketjun vastuuta vaarallisten aineiden kuljetuksissa.

Jatkossa Rautatievirasto valvoo rautateiden vaarallisten aineiden kuljetuksia. Ratahallintokeskuksella on oikeus saada ajantasaiset tiedot rautateillä kuljetettavina olevista vaarallisista aineista. Asetuksen muutokset tulevat voimaan 1. heinäkuuta.

Myös liikenne- ja viestintäministeriön asetukset vaarallisten aineiden kuljetuksista tiellä ja rautatiellä muuttuvat. Mm. säiliöauton, -vaunun tai -kontin omistajan on ryhdyttävä pitämään asiakirjaa, joka sisältää säiliön rakennetiedot ja säiliölle tehty tarkastukset. Kansalliset VAK-säännökset vastaavat näin alan kansainvälisiä sopimuksia ja EU-direktiivejä.

Lisäksi tuore direktiivi vaarallisten aineiden sisämaakuljetuksista yhdistää nykyiset vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksia koskevat direktiivit sekä sisävesikuljetuksia koskevat säännökset. Uudessakin direktiivissä huomioidaan Suomen kylmät olosuhteet. Muovipakkausten ja säiliöautojen ja -vaunujen tulee Suomessa kestää -40 celsiusasteen pakkasen, kun kansainvälisesti vaatimus on vain -20 astetta. Suomi sai myös pitää Suomen ja Venäjän kahdenvälisen sopimuksen vaarallisten aineiden kuljetuksista. Samoin Suomi voi säilyttää kansalliset RID-määräyksiä vaativammat suojavaunumääräyksensä. Direktiivi tulee voimaan kesällä 2009. ■ KK-S



#### Lisätietoja:

liikenneneuvos, johtava asiantuntija  
Seija Miettinen-Bellevergue,  
puh. (09) 160 28563

yli-insinööri Liisa Virtanen,  
puh. (09) 160 28564



# Palvelusopimusasetus varmistaa joukkoliikenteen laatua

Euroopan unionin palvelusopimusasetuksen sisällöstä on päästy sopuun. Liikenteen alalla asetus määrittelee, millä keinoin viranomainen voi puuttua henkilöliikenteen markkinoiden toimintaan.

● Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa asetuksesta toukokuussa. Asetus hyväksyttäneen vuoden loppuun mennessä neuvoston toisessa käsittelyssä.

Asetusta sovelletaan, kun viranomainen haluaa varmistaa julkisen liikenteen palvelutason sellaiseksi, että sen syntyminen ei ole mahdollista markkinaehtoisesti. Tarkoituksena on siis varmistaa joukkoliikennepalveluiden parempi tarjonta, laatu sekä edullisemmat matkustajahinnat.

Viranomaisella on valittavanaan eri malleja liikennepalvelujen tuottamiseen. Ne voidaan tuottaa vapaan kilpailun pohjalta viranomaisen puuttumatta toimintaan. Viranomainen voi myös tuottaa palvelut itse tai käyttää sisäistä liikenteenharjoittajaa. Mahdollisuutena on myös tuottaa kaikki palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai soveltaa asetusta osaan liikennettä.

Asetuksen mukaan viranomainen voi myöntää yksinoikeuksia liikenteenharjoittajille julkisen liikenteen harjoittamiseen ja korvata julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvat kustannukset.

Suomessa palvelusopimusasetuksen täytäntöönpano yhdistetään joukkoliikennettä koskevan lainsäädännön uudistukseen. Todennäköistä on, että Suomessa liikennettä toteutetaan eri malleilla maaseudulla, kaukoliikenteessä, suurissa kaupungeissa ja muussa kaupunkiliikenteessä. Viranomainen määrittelee palvelutason ja valitsee tehokkaimman tavan sen toteuttamiseksi. Valinnoissa painotetaan palvelujen turvaamista pitkällä

aikavälillä sekä liikennejärjestelmän toimivuutta. Tavoitteena on myös lisätä ympäristöystävällisten liikennemuotojen osuutta. Matkustajat voivat jatkossakin käyttää nykyisenkaltaisia seutu- ja kaupunkilippuja.

Käytettäessä ulkopuolista liikenteenharjoittajaa, sopimukset on pääsäännön mukaan kilpailutettava. Kilpailuttamista ei kuitenkaan vaadita sopimuksissa, joiden vuotuinen arvo on alle miljoona euroa tai kilometrimäärä vähemmän kuin 300 000 kilometriä vuodessa. Pienten ja keskiuurten yritysten osalta kynnysarvot ovat 2 miljoonaa euroa ja 600 000 kilometriä. Pk-yritykseksi katsotaan yritys, joka liikennöi enintään 23 ajoneuvolla. Kunnat voivat myös ostaa palvelut suoraan omistamaltaan liikenteenharjoittajalta tai yksinoikeuden voi myöntää kunnan liikelaitokselle.

Suurin muutos Suomessa tulee olemaan todennäköisesti keskiuurissa kaupungeissa, kuten Oulussa ja Lahdessa, joissa sopimuksen arvo ylittää asetuksen kynnysarvot ja on sen vuoksi kilpailutettava. Kaikki rautatieliikenteen palvelut voidaan hankkia ilman kilpailuttamista.

Asetuksen siirtymäajan pituus on 10 vuotta. Asetus tulee voimaan kahden vuoden kuluttua julkaisemisesta. Palvelusopimusasetuksesta on haettu EU:ssa sopua vuodesta 2000 lähtien. ■ KK-S

Lisätietoja:  
Hallitusneuvos Tuula Ikonen,  
puh. (09) 160 28510

## Alusliikennepalvelusta kansainvälinen seminaari Helsingissä

● Suomen alusliikennepalvelua esiteltiin eurooppalaisille merenkulun asiantuntijoille Helsingissä pidetyssä seminaarissa 13. ja 14. kesäkuuta. Workshop-tyyppinen tapahtuma oli ensimmäinen laatuaan ja keräsi kolmisenkymmentä osallistujaa.

Seminaari pidettiin Euroopan meriturvallisuusviraston EMSA:n aloitteesta. Käytännön järjestelyistä vastasi Merenkululaitos. Vieraat pääsivät tutustumaan alusliikennepalvelun taustalla olevaan lainsäädäntöön ja järjestelyihin, minkä lisäksi myös palvelun käytännön toimintaa tehtiin tutuksi Helsingin VTS-keskuksessa. ■

Lisätietoja: merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nyman, puh. (09) 160 28009

## Työryhmä: Vaalimaa–Torfjanovka yhdeksi EU–Venäjä–rajanylitysliikenteen pilottihankkeeksi

● Euroopan unionin ja Venäjän yhteinen logistiikkatyöryhmä on saamassa työnsä valmiiksi. Työryhmä esittää Vaalimaan–Torfjanovkan raja-aseman kehittämishanketta yhdeksi pilottiprojektiksi EU:n ja Venäjän rajanylitysliikennettä kehitettäessä.

Kaksi muuta raja-asemaa, joilla pilottiprojektit toteutetaan, ovat Narva–Ivangorod ja Terehova–Burachki. Asemat on valittu liikennemäärien ja ongelmien suuruuden perusteella. Työn aloitusaikatauluista saadaan selvyys syksyllä. Päävastuu rahoituksesta on jäsenvaltioilla ja Venäjällä.

Työryhmä päätyi yksimielisesti esittämään joukon toimenpidesuosituksia. Tieliikenteelle ja rautatieliikenteelle on omat suosituksensa. Venäjän sisävesiverkon avautuminen edellyttää toimia sekä navigoinnin opastuksessa että multimodaaliterminaalien verkoston kehittämisessä. Suosituksissa korostuvat tieliikenteen rajanylityksen prosessien ja liikennejärjestelyjen helpottaminen, millä perusteella tehtiin myös pilottihankkeiden valinta.

Venäjän liikenneministeri **Igor Levitin** ja komission varapuheenjohtaja **Jacques Barrot** sopivat syyskuussa 2006 Lappeenrannassa, että EU ja Venäjä käynnistäisivät yhteisen selvitystyön, jonka tavoitteena olisi poistaa EU:n ja Venäjän välisiä pysyviä muuttuneita kuljetusongelmia. Työtä varten perustettu työryhmä kokoontui neljästi ja toimi komission sekä Venäjän liikenneministeriön puheenjohtajana.

Valmistelutyössä komissio on tukeutunut logistiikkatyöryhmässä mukana olleiden jäsenvaltioiden tukeen. Aktiivisin on ollut Suomi, muita paljon mukana olleita ovat Ruotsi, Baltian maat ja Saksa. Suomi on taustatyössä pitänyt kiinteästi Venäjän tieliikenteen harjoittajiin, liikenneministeriöön ja logistiikan asiantuntijoihin, jotta suositukset saataisiin mahdollisimman konkreettiseksi ja tehokkaiksi.

Suomi on esittänyt huolensa työn jatkuvuudesta. Muut jäsenvaltiot ja erityisesti Venäjä jakavat huolen. EU:n ja Venäjän vuoropuheluhan käydään puheenjohtajamaan, komission ja Venäjän kesken, ja seuraavien puheenjohtajamaiden prioriteettitilojen kärjessä lienevät muut tavoitteet kuin EU:n ja Venäjän välisten rajaliikenneongelmien ratkominen.

Työryhmässä Suomi totesi voivansa kutsua kaikki osapuolet pilottihankkeiden käynnistyskokoukseen syksyllä. Asia on hoidettava yhteistyössä komission, Venäjän ja tulevan puheenjohtajamaan Portugalin kanssa. Jos menettely sopii kaikille osapuolille, Suomi on valmis järjestämään tilaisuuden. ■

Lisätietoja:  
liikenneneuvos Lassi Hilska,  
puh. (09) 160 28497

## Sopimus Siperian ylilentomaksuista jäi allekirjoittamatta Samarassa

● Euroopan unionin ja Venäjän välistä sopimusta Siperian ylilentomaksujen asteittaisesta poistamisesta ei allekirjoitettu Samarassa 18. toukokuuta, kuten alun perin oli suunniteltu.

Venäjän ilmoituksen mukaan sopimusta koskeva maan sisäinen lausuntokierros on kesken. Sopimus päästään mahdollisesti allekirjoittamaan Euroopan unionin ja Venäjän välisen lento liikenteen huippukokouksen yhteydessä. Kokous pidetään Moskovassa marraskuussa.

Venäjä on perinyt ulkomaisilta lentoyhtiöiltä Siperian ylityksistä maksuja, jotka ovat tuottaneet EU:n lentoyhtiöille vuosittain noin 300 miljoonan euron laskun Kaukoidän liikenteessä. Venäjä on sitoutunut poistamaan maksut lopullisesti vuoden 2014 alkuun mennessä. Marraskuussa 2006 Helsingissä pidetyssä EU:n ja Venäjän huippukokouksessa laadittiin alustava sopimus, jossa sovittiin kaupallisiin sopimuksiin perustuvien maksujen poistamisesta. ■ MN

Lisätietoja:  
kansainvälinen neuvos Silja Ruokola,  
puh. (09) 160 28367



## Henkilöautoille tulossa sitovia hiilidioksidipäästötavoitteita

Komissio aikoo antaa ensi vuoden alussa säädösehdotuksen, jolla henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä pyritään vähentämään. Autonvalmistajille on tarkoitus asettaa sitova tavoite, jonka mukaan henkilöauton hiilidioksidipäästöt saisivat olla enintään 120 grammaa kilometriä kohti.

● Tavoitteeseen pyritään ensisijaisesti moottoriteknologian avulla. Lisäksi tarvitaan muita toimenpiteitä, joita ovat esimerkiksi renkaiden energiatehokkuuden parantaminen ja ilmastointilaitteiden päästöjen vähentäminen. Tällä hetkellä uusien EU:ssa myytyjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat noin 160 g/km. Suomessa uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat EU-maiden korkeimpia, lähes 180 g/km.

Ympäristöministerien neuvostossa hyväksyttiin henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöistä päätelmät 28.6.2007. Päätelmistä kiirehditään komissiota antamaan sitovat säädösehdotukset mahdollisimman pian, mahdollisesti jo kuluvan vuoden aikana. Neuvosto on pitänyt ongelmallisena sitä, miten esimerkiksi renkaiden energiatehokkuuden parantuminen todennetaan.

Suomi muiden jäsenvaltioiden tavoin on vaatinut, että säädösehdotuksiin liitetään tarkat vaikutusarviot testausmenetelmineen. Lisäksi Suomi on pitänyt tärkeänä, että komissio käynnistää tiiviin yhteistyön raskaiden ajoneuvojen valmistajien, tutkimusyhteisön sekä kolmansien maiden kanssa, jotta myös niiden päästöjä kyetään vähentämään.

Komission suunnittelema säädösehdotus perustuu komission helmikuussa julkistamaan uuteen, henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevaan strategiaan. Siinä komissio totesi, että aikaisempi vuonna 1995 julkaistu strategia ja vapaaehtoiset toimet eivät johtaneet tarpeeksi suureen henkilöautojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen laskuun. Vuoden 1995 strategian perusteella komissio teki vapaaehtoisuuteen perustuvat sopimukset eurooppalaisten, japanilaisten ja korealaisten autonvalmistajien kanssa 1998–1999. Tavoitteena oli, että ajoneuvojen CO<sub>2</sub>-päästöt laskisivat vuoteen 2008 mennessä 140 grammaan kilometriltä ja vuoteen 2012 mennessä 120 grammaan. ■ Risto Saari

### Lisätietoja:

liikenneneuvos Risto Saari,  
puh. (09) 160 28878





## Euro VI valmistelussa

● Raskaan liikenteen päästöjä yritetään vähentää EU-maissa. Komission valmisteleva raskaiden ajoneuvojen Euro VI -normi vaatii valmistajia vähentämään ajoneuvojen hiukkas-, typenoksi- ja hiilivetypäästöjä.

Komissio antaa tilannekatsauksen asiasta EU:n ympäristöministerineuvostossa kesäkuun lopussa. Ehdotus normin sisällöstä saataneen syksyn kuluessa. Voimaan normi tulisi ensi vuosikymmenen alkupuoliskolla.

Vuosina 2008 ja 2009 kaksivaiheisesti voimaan tuleva raskaan liikenteen Euro V -normi asettaa valmistajille vaatimuksia ainoastaan typenoksidien vähentämiseksi. ■ KK-S

### Lisätietoja:

eritysasiantuntija Juhani Hienonen, puh. (09) 160 28507

## Komissio lykkäsi lentoliikenteen käsimatkatavaran kokorajoitusta

● Lentomatkustajien käsimatkatavaroiden kokoa koskevat määräykset tulevat voimaan vasta vuoden 2008 keväällä. Komissio päätti huhtikuussa siirtää rajoitusten voimaantuloa.

Käsimatkatavaran enimmäiskoosta säädettiin viime syksynä komission asetuksella, jossa määriteltiin myös nesteiden kuljetusta koskevat, saman tien voimaan tulleet uudet säännöt.

Komissio päätyi siirtämään käsimatkatavaran kokoa koskevan rajoituksen voimaantuloa tarkasteltuaan asiaa lentoasemille aiheutuvien toiminnallisten seurausten sekä matkustajiin kohdistuvan vaikutuksen perusteella. Turvatarkastusten menetelmiä kehitetään koko ajan, joten on mahdollista, että nykyisen kaltaiset turvatoimet eivät enää ole tulevaisuudessa tarpeellisia.

Käsimatkatavaran kokorajoituksen uusi voimaantulopäivä on 6.5.2008. Matkustamoon voi tuolloin viedä käsimatkatavarana laukun, jonka mitat ovat enintään 56 cm x 45 cm x 25 cm. ■ MN

### Lisätiedot:

Tarkastaja Arja Pulliainen (Ilmailuhallinto), puh. (09) 4250 2868

## Suomi hakee seitsenvuotista TEN-tukea 250,6 miljoonaa euroa

Suomi hakee Euroopan unionin monivuotista TEN-tukea 250,6 miljoonaa euroa vuosille 2007–2013. TEN-tuki on tarkoitettu yleiseurooppalaisten liikenneverkkojen kehittämiseen.

Valtioneuvosto päätti haettavan tuen määrästä ja kohteista 20. kesäkuuta.

### Suomi hakee monivuotista tukea seitsemälle hankejoukolle:

- Lahti–Luumäki-rataosuus, 48,6 miljoonaa euroa
- Kehärata, 85,9 miljoonaa euroa
- Kouvola–Kotka/Hamina-ratayhteys, 13,2 miljoonaa euroa
- Ilmalan ratapihan perusparannus, 19,1 miljoonaa euroa
- E18, Muurla–Lohja-osuus, 19,2 miljoonaa euroa
- E18, Helsinki–Vaalimaa, 56,6 miljoonaa euroa
- Raideliikenteen ERTMS-hallintajärjestelmä, 8 miljoonaa euroa

### Lisäksi Suomi hakee vuotuista TEN-tukea 17 miljoonaa euroa. Vuotuista tukea haetaan neljään hankkeeseen:

- rataosa Seinäjoki–Oulu, 9,3 miljoonaa euroa
- E18, Helsinki–Vaalimaa-osuuden suunnittelu, 3 miljoonaa euroa
- VT 4, Kemin kohta, 2,6 miljoonaa euroa
- VT 4, Lusi–Vaajakoski, 2,1 miljoonaa euroa

Suomi on EU-jäsenyytensä aikana saanut TEN-tukea yhteensä noin 180 miljoonaa euroa eli keskimäärin 15 miljoonaa euroa vuodessa. ■ JV

### Lisätietoja:

Yli-insinööri Anneli Tanntu, puh. (09) 160 28399

## EU tehostaa tietoverkkorikosten torjuntaa

Komissio on antanut tiedonannon tietoverkkorikollisuuden torjumisesta toukokuun lopussa. Sen mukaan pääosa verkossa rehottavasta rikollisuudesta on uusilla tavoilla toteutettuja väärennöksiä ja petoksia. Tällaisia ovat esimerkiksi phishing eli tietojenkalastelu ja erilaiset identiteettivarkaudet, joissa tietoverkoissa anastetuilla henkilötiedolla tehdään esimerkiksi rahanarvoisia sitoumuksia.

● Rikollisuuden muotoina päätään ovat nostaneet myös laittoman sisällön, esimerkiksi rotuvihaa lietsovien kirjoitusten, julkaiseminen ja verkkopalveluiden lamauttamista tavoittelevat palvelunestohyökkäykset. Rikosten määrä verkoissa on jatkuvasti kasvanut ja niistä on tullut kansainvälisempiä sekä aiempaa useammin myös organisoituneiden rikollisryhmien toteuttamia.

Tietoverkkorikoksissakin lainvalvonta kuuluu pääosin jäsenvaltioiden toimivaltaan ja EU voi puuttua siihen vain jos siitä on selvää hyötyä. Tietoverkkorikollisuutta vastaan käydäänkin aluksi kehittämällä koulutusta, tukemalla alan tutkimusta sekä tehostamalla laittomuuksien torjuntaa jo ennakolta. Tiedonannon kaavailuihin kuuluu myös jäsenmaiden viranomaisten sekä verkko-operaattoreiden yhteistyön tiivistäminen.

Verkkorikollisuuden torjunta edellyttää tiedonannon mukaan eri tasoilla toteutettavan yhteistyön selkeää tehostamista sekä eri jäsenmaiden että jäsenmaiden ja kolmansien maiden välillä. Tässä yhteistyössä tietoturvaloukkausten ennaltaehkäisyyn pyrkivillä CERT-toimijoilla (CERT,

Computer Emergency Response Team) on tärkeä rooli kansainvälisen yhteistyön toteuttajina ja poliisiviranomaisten yhteistyökumppaneina. Tällaisia tietoturvaohjelmia havainnoivia ja niitä ennaltaehkäiseviä organisaatioita on useissa maissa. Keskeinen suomalainen CERT on nimeltään CERT-FI ja se kuuluu Viestintävirastoon.

Kansallisesti kansainvälistä tietoverkkorikollisuutta vastaan on viimeaikoina taisteltu muun muassa liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellun erityislain keinoin, jolla varmistettiin poliisin oikeus luovuttaa tietoja ulkomailla olevista lapsipornosivustoista teleyrityksille. Parhaillaan valmistellaan EY-direktiivin perustuvaa lainmuutosta, jolla pyritään edistämään tietoverkkorikosten selvittämistä. Laki velvoittaisi teleyritykset säilyttämään viestintää koskevia tietoja viranomaisten tarpeita varten. ■ AE

**Lisätietoja:**  
neuvotteleva virkamies Juha Perttula,  
puh. (09) 160 28617





# Komission rahoitusohjelmat tukevat digitaalisia sisältöpalveluja ja turvallisempaa internetympäristöä

## Safer Internet Plus

● Komissio avaa kesäkuun loppupuolella haun rahoitusohjelmaan, jolla tuetaan turvallisemman internetympäristön luomista edistäviä hankkeita. *Safer Internet Plus* -ohjelma kattaa vuodet 2005–2008 ja on jatkoa *Internet Action Planille* (1999–2004).

Ohjelman painotus vuonna 2008 on siirtynyt internetin ns. haitallisesta aineistosta laittomaan aineistoon, etenkin lasten seksuaalista hyväksikäyttöä koskevaan materiaaliin. Pyrkimyksenä on aiempaa paremmin ottaa huomioon laittoman aineiston vastaisten toimien kansainvälinen luonne.

Uusi työohjelma tähtää vihjelinjaverkoston ulottuvuuden kasvattamiseen ja poliisiviranomaisten yhteistyön edistämiseen. Lasten etua ajavien järjestöjen ja muiden kolmannen sektorin toimijoiden panos pyritään hyödyntämään mahdollisimman hyvin. EU:n naapurimaiden kanssa tavoitellaan vuoropuhelun lisäämistä. Lisäksi vuoropuhelua Euroopan rahalaitosten kanssa jatketaan, jotta laittomaan aineistoon liittyvien rahavirtojen kulkua voitaisiin paremmin seurata ja vähentää.

Kesäkuussa avautuneella kierroksella tuetaan projekteja, joilla 1) taistellaan laittomaa aineistoa vastaan, 2) tuetaan turvallisemman internetympäristön kehittämistä, sekä 3) kasvatetaan internetkäyttäjien tietoisuutta laittoman aineiston vaaroista. Alustava rahoitus projekteille on 11,51 miljoonaa euroa. Komissio järjesti aiheesta avoimen informaatiopäivän Luxemburgissa 20.–21. kesäkuuta. ■

Lisätietoja ohjelmasta:

[http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/sip/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/activities/sip/index_en.htm)

## eContentplus

● Komissio avaa kesäkuussa myös haun *eContentplus*-rahoitusohjelmaan. Ohjelman tavoitteena on edistää digitaalisten sisältöjen saatavuutta ja käytettävyyttä Euroopassa luomalla puitteet laadukkaiden sisältöpalveluiden kehittämiseksi.

Digitaalisella sisällöllä tarkoitetaan joko digitoitua tai alun perin digitaaliseen muotoon tuotettua tietoa. *eContentplus*, joka liitetään EU:n CIP-ohjelmaan vuonna 2009, toteuttaa osaltaan komission i2010-ohjelmaa.

Ohjelmasta rahoitetaan hankkeita, joissa parannetaan olemassa olevien digitaalisten sisältöjen käytettävyyttä ja laatua – ei itse sisällön tai palveluiden tuottamista. Hankkeissa tulee hyödyntää olemassa olevaa teknologiaa. Hankkeiden tulee olla luonteeltaan yleishyödyllisiä, eli sellaisia, joille ei ole olemassa kaupallisia markkinoita. Ohjelman painotuksia ovat monipuoliset tietosisällöt ja Euroopan-laajuisesti yhteensopivat sisällöt. Komissio järjesti avoimen informaatiopäivän Luxemburgissa 24.5. ■

Lisätietoja ohjelmasta:

[http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/econtentplus/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/activities/econtentplus/index_en.htm)

[http://www.tekes.fi/eu/fin/muut\\_ohjelmat/eContent/index.html](http://www.tekes.fi/eu/fin/muut_ohjelmat/eContent/index.html)



## Televisiomainontaan ja tuotesijoitteluun uudet säännöt

● EU:n audiovisuaalisista asioista vastaavat ministerit pääsivät yhteisymmärrykseen uuden audiovisuaalisten mediapalveluiden direktiivin sisällöstä kokouksessaan Brysselissä 24. toukokuuta.

Televisiotoiminnan sääntely muuttuu direktiivi uudistuksen myötä. Mainonnan sijoittelua koskevat säännöt yksinkertaistuvat, ja tuotesijoittelulle tulee säännöt kaikkiin jäsenmaihiin.

Uuden direktiivin tavoitteena on edistää eurooppalaista sisällöntuotantoa. Se myös päivittää audiovisuaalisen alan säännöt teknisen kehityksen tasalle.

Ministerineuvoston kokouksessa päästiin yhteisymmärrykseen puheenjohtajamaa Saksan kompromissiesityksestä. Myös Euroopan parlamentti on jo aiemmin ilmoittanut olevansa valmis hyväksymään kompromissiesityksen. Direktiivin päälinjoista sovittiin Suomen puheenjohtajakaudella, ja Suomi toimi asiassa loppumetreille saakka aloitteellisesti ja aktiivisesti.

Audiovisuaalisten mediapalvelujen direktiivi muuttaa säännöksiä mainonnan sijoittelusta ja määrästä. Mainoksia saa edelleen olla enintään 12 minuuttia tunnissa, mutta mainoskatkojen tiheyttä ei enää säädelä. Elokuviissa mainoskatkojen määrää on kuitenkin rajoitettu siten, että katkoja saa olla enintään yksi kutakin 30 minuutin jaksoa kohti.

Tuotesijoittelu on direktiivin mukaan kiellettyä, mutta EU-jäsenmaat voivat halutessaan sallia sen elokuvissa, sarjoissa, urheiluohjelmissa ja kevyissä viihdeohjelmissa. Tuotesijoitte-

lusta on mainittava ohjelman alussa ja lopussa sekä mainoskatkojen jälkeen eikä tuotetta saa kohtuuttomasti korostaa. Lastenohjelmissa tuotesijoittelu on kiellettyä.

Yleisöä suuresti kiinnostavista tapahtumista televisiotoimijoiden on annettava lyhyitä uutisotoksia muiden televisioyhtiöiden käyttöön.

Uuden direktiivin perussääntöjä sovelletaan perinteisten televisiopalveluiden lisäksi television kaltaisiin, esimerkiksi internetin kautta tilattaviin palveluihin. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät mm. sanoma- ja aikakauslehtien verkkoversiot, yksityisten käyttäjien tuottama sisältö ja erilaiset pelit. Soveltamisalan laajennuksen vuoksi myös direktiivin nimi muuttuu audiovisuaalisten mediapalvelujen direktiiviksi.

Jäsenmaat voivat asettaa omille toimijoilleen direktiiviä tiukempiakin sääntöjä. Direktiivi noudattaa alkuperämaaperiaatetta, eli audiovisuaalisiin palveluihin sovelletaan sen maan lainsäädäntöä, johon palvelun tarjoaja on sijoittautunut.

Audiovisuaalisten mediapalvelujen direktiivi tulee näillä näkymin voimaan ensi syksynä. Direktiiviä muutettiin edellisen kerran vuonna 1997. ■

Lisätietoja:  
viestintäneuvos Ismo Kosonen,  
puh. (09) 160 28462

# EU 50 vuotta

## – liikenteen ja viestinnän integraatio mukana pienentämässä maanosaa

● Euroopan unionin perustamisasiakirja, Rooman sopimus, allekirjoitettiin vuonna 1957. EU-tason yhteinen liikennepolitiikka alkoi kuitenkin varsinaisesti vasta 90-luvulla, jolloin ensimmäinen liikennepolitiikan valkoinen kirja laadittiin. Unionin liikennepolitiikka on hyödyttänyt Suomea monella tavalla – muun muassa edistämällä yritysten kilpailukykyä ja matkustamisen turvallisuutta.

EU:n tärkeimpiä liikennepoliittisia saavutuksia on yhteisten liikennemarkkinoiden luominen. Sen myötä kilpailu on kiristynyt ja liikennealan yritykset voivat toimia aiempaa vapaammin EU:n alueella. Suomessa tämä on näkynyt mm. yritysostoina ja yritysten kansainvälistymisenä.

Yhteisillä sisämarkkinoilla logistiikan merkitys kilpailukyvyllä on suuri. Suomalaisten tavaroiden pääsyä markkinoille ovat helpottaneet kuljetuslupabyrokratian vähentyminen, rajojen avautuminen ja unionin panostukset pääväylien kehittämiseen ja satamien toimintaan.

Kansalaisten matkustelu Euroopan sisällä on helpottunut ja lentoliikenteessä myös halventunut huomattavasti. Lentoliikenteen turvallisuutta on parannettu mm. turvamääräyksillä ja lentoyhtiöiden mustalla listalla. Itämeren merenkulun turvallisuutta EU on parantanut esimerkiksi asetuksella kaksirunkotankkereista.

Liikenne- ja logistiikkatoimiala on kehittynyt ympäristöystävällisempään suuntaan suurelta osin EU:n ansiosta. Esimerkiksi ajoneuvojen tekniset määräykset ja liikennemaksut ovat osa tätä kehitystä.

### Tasa-arvoa ja kilpailukykyä edistävää viestintäpolitiikkaa

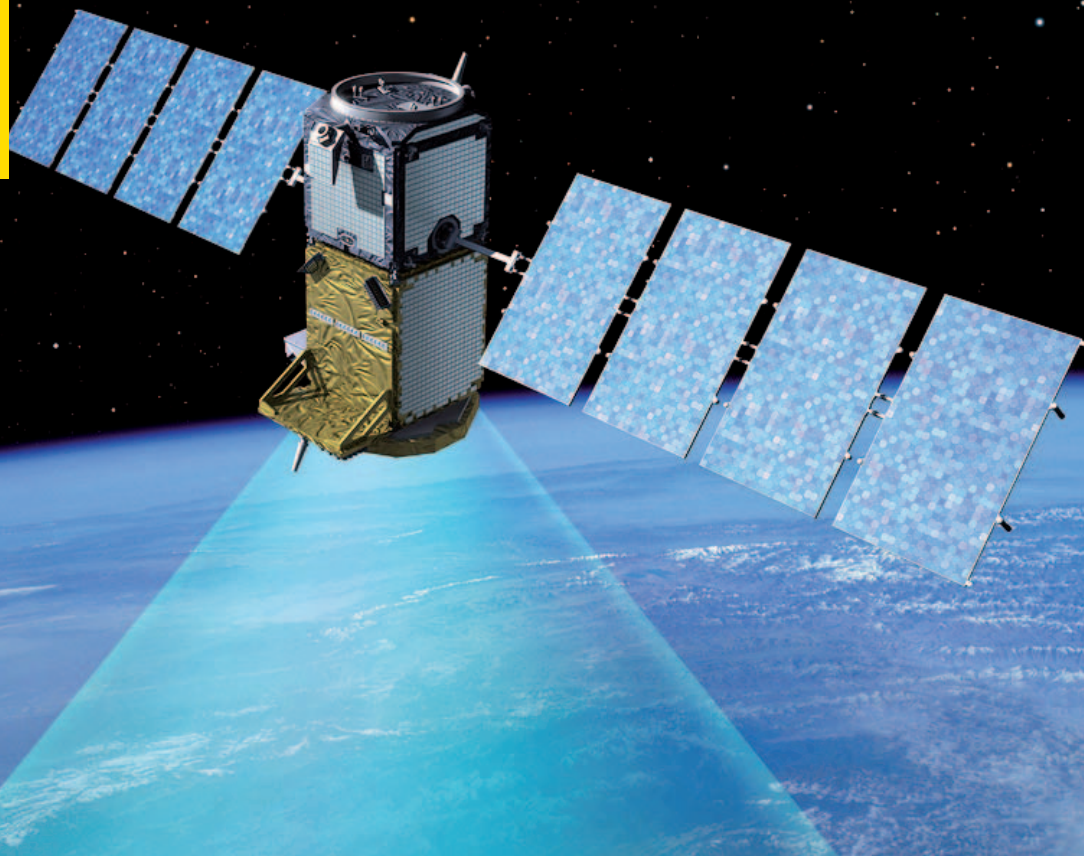
Unionin yhtenäinen viestintälainsäädäntö on edistänyt avoimen viestintämarkkinoiden ja laajan palvelutarjonnan syntymistä Suomessa. Kilpailun avaaminen ja monopolien purkaminen ovat parantaneet suomalaisten tele- ja mediayritysten mahdollisuuksia laajentaa toimintaansa.

EU:n viestintäpolitiikka lisää kansalaisten mahdollisuuksia saada käyttöönsä edullisia viestintäpalveluita. Esimerkkinä mainittakoon verkkovierailu- eli roaming-asetus, jonka myötä maasta toiseen soitetavat puhelut halpenevat huomattavasti.

Unionin viestintäpolitiikka tukee myös viestintäteknologian kehitystä ja koko maassa toimivaa viestintäjärjestelmää edistämällä alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa. Tämä näkyy esimerkiksi kohtuuhintaisten laajakaistapalveluiden saatavuudessa. ■ JV







## Utvecklingen av Galileo fortsätter enligt en ny modell

Vid sitt möte godkände transportministrarna de framtida verksamhetsprinciperna för satellitnavigeringssystemet Galileo och linjedragningarna för finansieringen av systemet.

● Galileo-projektet har genomförts som ett samarbete mellan den offentliga och den privata sektorn, men projektet har drabbats av svårigheter. Nu fortsätter man det förberedande arbetet enligt en ny verksamhetsmodell. Den offentliga sektorns ansvar för projektet kommer att öka. Kommissionen föreslog att den offentliga sektorns ansvar utvidgas till att omfatta utvecklingsfasen och byggandet i sin helhet fram till dess systemet tas i bruk.

Både ordförandelandet Tyskland och transportkommissionär Barrot betonade hur allvarligt det är att situationen kommit in i en återvändsgränd. Galileo behöver stöd från alla medlemsländer. Tyskland meddelade att hela projektet står på spel ifall man inte når enighet om bl.a. finansieringen före hösten.

Ministrarna var eniga om att Galileo fortfarande är ett mycket betydelsefullt projekt och att man bör fortsätta utveckla det. Också Finland anser att Galileo är ett viktigt projekt som har en avsevärd betydelse för utvecklandet av Europas högteknologiska industri.

Transportministrarna strävar till att vid sitt möte i oktober besluta om den nya verksamhetsmodellen för Galileo-projektet och om finansieringen. Avsikten är att Galileo-systemet är i bruk år 2012.

Galileo består av 30 satelliter. Systemet har utvecklats sedan år 2000 och har redan fått reserverat 1 miljard euro. Enligt de preliminära beräkningarna behövs tilläggsmedel på 2,4 miljarder euro för åren 2007–2013. ■

Ytterligare information:  
trafikrådet Matti Roine,  
tfn (09) 160 28568



## Finland frångår kravet på medborgarskap för handelsfartygens befälhavare

Kommunikationsministeriet bereder en lagändring, enligt vilken befälhavaren på ett handelsfartyg under finsk flagg inte längre behöver vara finsk medborgare. Avsikten är att Finlands sjölag skall ändras så att den motsvarar lagstiftningen i Europeiska unionen.

● Kommunikationsministeriet bereder en lagändring, enligt vilken befälhavaren på ett handelsfartyg under finsk flagg inte längre behöver vara finsk medborgare. Avsikten är att Finlands sjölag skall ändras så att den motsvarar lagstiftningen i Europeiska unionen.

Efter lagändringen kan som befälhavare på ett finskt handelsfartyg verka en medborgare i ett land som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I praktiken bör befälhavaren i alla fall också i fortsättningen kunna finska eller svenska.

Europeiska kommissionen har ansett att kravet på medborgarskap för befälhavaren hindrar arbetstagarnas fria rörlighet och därför strider mot EU:s grundprinciper. Kravet på medborgarskap är enligt kommissionen motiverat endast i sådana fall då ett betydande utövande av offentlig makt hör till arbetsuppgifterna.

Kommunikationsministeriet sände i slutet av maj förslaget till ändring av sjölagen på en omfattande remissbehandling. I utlåtandena från sjöfartsbranschens myndigheter och intresseorganisationer anser man att reformen är nödvändig. Man förde emellertid fram tanken att överväga bevarande av kravet på medborgarskap för befälhavare på isbrytare, eftersom de kan uppfattas utöva betydande offentlig makt i sitt arbete.

Regeringen strävar till att lagändringen träder i kraft så snart som möjligt. ■

Ytterligare information:  
sjöfartsrådet Aila Salminen,  
tfn (09) 160 28491



### Överdirektör Harri Cavén går i pension

● Chefen för kommunikationsministeriets trafikpolitiska avdelning, överdirektör **Harri Cavén** går i pension från början av nästa år.

Vicehäradshövding Cavén (62) har arbetat vid trafikministeriet sedan 1975 och som avdelningschef sedan 1989. Tjänsten som chef för ministeriets trafikpolitiska avdelning tillsätts för en period av fem år.

## Europeiska unionens kommunikationsministrar

Kommunikationsministrarna sammanträdde den 7 juni i Luxemburg. Finland representerades vid mötet av kommunikationsminister Suvi Lindén.

● Kommunikationsministrarna nådde enighet angående förordningen om roaming-avgifter. I och med förordningen sjunker priserna på utrikessamtal inom EU betydligt.

Ordförandelandet Tyskland rapporterade vid rådet om läget beträffande förnyandet av direktivet om posttjänster och ministrarna fortsatte diskussionen under lunchen. Kommissionen har föreslagit att posttjänsterna öppnas för konkurrens från början av 2009.

Ministrarna godkände slutsatserna om i2010-programmet för informationssamhället och diskuterade kommissionens meddelande som gällde användningen av radiofrekvensbaserad identifiering (RFID) i Europa.

Ministrarna mottog också ett meddelande av kommissionen om en utvärdering av Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet ENISA. ■

## Europeiska unionens transportministrar

Transportministrarna sammanträdde den 7–8 juni i Luxemburg.

● Vid sitt möte godkände transportministrarna de framtida verksamhetsprinciperna för satellitnavigeringssystemet Galileo och linjedragningarna för finansieringen av systemet. Den offentliga sektorns ansvar för projektet kommer att öka.

Ministrarna nådde politisk enighet om tre direktivförslag som förbättrar säkerheten inom sjöfarten. De ingår i det tredje säkerhetspaketet för sjöfarten.

Transportministrarna godkände konklusionen om en energistrategi för transportsektorn, där man föreslår åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser inom olika former av transport. Ministrarna godkände slutsatserna, där man betonar att modellen för utsläppshandel också inom flygtrafiken bör vara global. Under lunchen diskuterade ministrarna kommissionens grönbok om stadstrafik, som kommer under hösten.

Ministrarna nådde politisk enighet om ett förslag till förordning som utvidgar befogenheterna för den europeiska myndigheten för flygsäkerhet. För att förbättra säkerheten inom flygtrafiken beslutade ministrarna också att grunda ett system för flygtrafiktjänst som omfattar hela Europa. ■

# Ministeriö uusi organisaatiotaan

● Liikenne- ja viestintäministeriön organisaatio muuttui heinäkuun alusta. Ministeriössä on jatkossakin kolme osastoa: yleinen osasto, liikennepolitiikan osasto ja viestintäpolitiikan osasto. Yksiköjako on kuitenkin uudistunut.

Liikennepolitiikan osastolla on nyt neljä yksikköä. Ne ovat liikennejärjestelmäyksikkö, liikennepalveluyksikkö, liikenneturvallisuusyksikkö sekä logistiikka- ja Venäjä-yksikkö.

Viestintäpolitiikan osastolla eli entisellä viestintämarkkinaosastolla on kaksi yksikköä: viestintäverkko-yksikkö ja viestintäpalveluyksikkö.

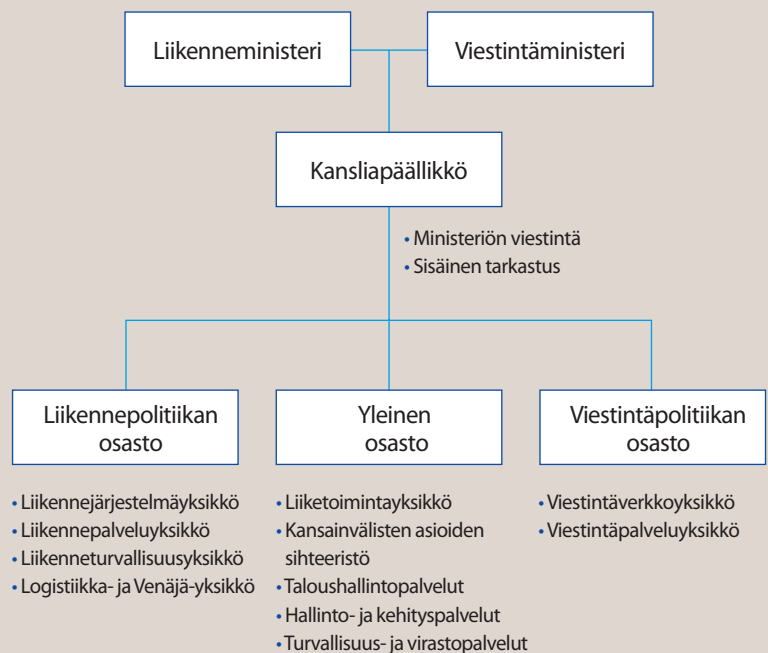
Sisäinen hallinto ja valmiusyksikkö on liitetty yleiseen osastoon.

Organisaatiota uudistettiin tukemaan nykyistä paremmin ministeriön keskeisiä prosesseja eli lainvalmistelua ja toimialan ohjausta.

Liikennepolitiikan ja viestintäpolitiikan osastojen yksikönpäälliköinä toimivat **Mikko Ojajärvi**, liikennejärjestelmäyksikkö; **Mikael Nyberg**, liikennepalveluyksikkö; **Matti Roine**, liikenneturvallisuusyksikkö; **Silja Ruokola**, logistiikka- ja Venäjä-yksikkö; **Juhapekka Ristola**, viestintäverkko-yksikkö ja **Kristiina Pietikäinen**, viestintäpalveluyksikkö. ■

## Lisätietoja:

viestintäjohtaja Katariina Kivistö  
puh. (09) 160 28330, 0400 502 128



## Ylijohtaja Harri Cavén eläkkeelle

● Liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osaston päällikkö, ylijohtaja **Harri Cavén** jää eläkkeelle ensi vuoden alusta.

Cavén on työskennellyt liikenneministeriössä vuodesta 1975 alkaen, osastopäällikkö hän on ollut vuodesta 1989 lähtien.

Osastopäällikön virka on jo ollut haettavana.

### Ohjelmia ja strategioita -sarja

Transport 2030. Major challenges, new directions  
(2/2007, Liikenne 2030 -julkaisu englanniksi)

Ohjelmia ja strategioita -sarjan julkaisuja voi tiedustella  
liikenne- ja viestintäministeriön viestinnästä, puh. (09) 160 28332.

Julkaisut ovat internetissä osoitteessa [www.mintc.fi/ohjelmiajstrategioita](http://www.mintc.fi/ohjelmiajstrategioita).

### Julkaisuja-sarja

Tutkimus ja kehittäminen: tulokset 2006 (20/2007)

Public transport performance statistics 2005 (21/2007)

Liikenneturvallisuuden parantaminen E18-tiellä ja siihen liittyvillä Suomen ja  
Venäjän välisillä liikenneyhteyksillä. Selvitys (22/2007, verkkojulkaisu)

Lapin joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen (23/2007)

Yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen kilpailuttaminen. Työryhmän mietintö  
(24/2007)

Transportal.fi – Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tutkimus- ja  
kehittämisportaali (25/2007)

Liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä vuoteen 2010. Seuranta 2006  
(26/2007, verkkojulkaisu)

Matkapuheluhinnat 2007. Kansainvälinen vertailu (27/2007, verkkojulkaisu)

Tie- ja rautatieliikenteen meluntorjunnan teemapaketti 2008–2012  
(28/2007, verkkojulkaisu)

Ehdotus sähköisen viestinnän tietosuojalain muuttamiseksi (29/2007,  
verkkojulkaisu)

Prices of mobile calls in 2007. International comparison (32/2007, verkkojulkaisu)

Tienkäyttömaksujen vaikutukset Suomessa. Esiselvitys (35/2007)

Julkaisuja-sarjan julkaisut ovat internetissä osoitteessa  
[www.mintc.fi/julkaisujasarja](http://www.mintc.fi/julkaisujasarja).

Osa julkaisuista on saatavissa vain internetistä, osa on lisäksi painettuna  
myynnissä Editassa (tilaukset: [www.edita.fi/netmarket](http://www.edita.fi/netmarket)).





WWW.MINTC.FI